

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日      2003年12月17日  
Date of Application:

出願番号      特願2003-419779  
Application Number:

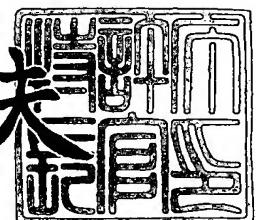
[ST. 10/C] : [JP 2003-419779]

出願人      豊田合成株式会社  
Applicant(s):

2004年1月9日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今井康夫





【書類名】 特許願  
【整理番号】 P000014596  
【提出日】 平成15年12月17日  
【あて先】 特許庁長官 今井 康夫 殿  
【国際特許分類】 F02B 67/06  
F02B 77/00  
F16M 1/026

【発明者】  
【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑1番地 豊田合成株式会社内  
【氏名】 野々垣 晴彦

【特許出願人】  
【識別番号】 000241463  
【氏名又は名称】 豊田合成株式会社

【代理人】  
【識別番号】 100081776  
【弁理士】  
【氏名又は名称】 大川 宏  
【電話番号】 (052)583-9720

【先の出願に基づく優先権主張】  
【出願番号】 特願2003- 92296  
【出願日】 平成15年 3月28日

【手数料の表示】  
【予納台帳番号】 009438  
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】  
【物件名】 特許請求の範囲 1  
【物件名】 明細書 1  
【物件名】 図面 1  
【物件名】 要約書 1  
【包括委任状番号】 9005346

**【書類名】特許請求の範囲****【請求項 1】**

エンジン側部材の表面から突設され、頸部と、該頸部よりも大径の頭部と、を持つ凸部材と、

エンジンカバーの裏側において該凸部材と対向して配置された取付座の取付孔に係止される外周面小径部と、該外周面小径部の内周側において圧入された該凸部材の該頭部を抜け止めする圧入通路と、該圧入通路の奥端と連通し圧入された該凸部材の該頭部を保持する保持空間を区画する凹面と、を持つ凹部材と、

を備えてなるエンジンカバーの取付構造であって、

前記凹部材において、少なくとも前記凹面を囲う部位は、中実に形成されており、

前記頭部は、圧入位置において、前記取付孔よりも、前記エンジンカバー裏面に近接して配置され、

該取付孔内径をD1、該頭部外径をD2、前記外周面小径部外径をD3、前記圧入通路内径をD4、として、 $D1 < D2 + (D3 - D4)$ であることを特徴とするエンジンカバーの取付構造。

**【請求項 2】**

前記凹面を囲う部位には、前記凸部材の圧入により圧縮される空気を前記保持空間から外部に逃がすリーク孔が穿設されている請求項1に記載のエンジンカバーの取付構造。

**【請求項 3】**

前記凹部材における前記圧入通路の手前側には、該凹部材に対して前記凸部材を斜めに圧入できるように、該凸部材の圧入方向に沿って尖るテーパ面が連なっている請求項1に記載のエンジンカバーの取付構造。

【書類名】明細書

【発明の名称】エンジンカバーの取付構造

【技術分野】

【0001】

本発明は、エンジンの表面を保護するエンジンカバーに関する。

【背景技術】

【0002】

エンジンカバーは、例えばエンジンのシリンダヘッド上面などに配置されている。エンジンのメンテナンスのため、エンジンカバーは、エンジンに対して脱着可能に取り付ける必要がある。したがって、凸部材と凹部材とを備える取付構造（例えば、特許文献1参照）が利用される場合が多い。

【0003】

図5に、凸部材と凹部材とを備えるエンジンカバーの取付構造（以下、適宜、「取付構造」と略称する。）の断面図を示す。取付構造100の凸部材101は、金属製であって、ボルト状を呈している。凸部材101は、ネジ部103と頸部104と頭部105とを備えている。ネジ部103は、シリンダヘッド102上面に螺着されている。ネジ部103の上方には、頸部104が配置されている。頸部104の上方には、頭部105が配置されている。頭部105は、球状を呈している。頭部105は、頸部104よりも大径である。

【0004】

凹部材106は、ゴム製であって、下方に向かって開口する薄肉カップ状を呈している。凹部材106は、エンジンカバー108下面から立設された取付座109先端に係止されている。凹部材106の径方向ほぼ中央には、裏球面状の凹面107が配置されている。凹面107には、前記頭部105が圧入されている。

【特許文献1】米国特許第6206604号明細書

【特許文献2】実開昭55-67329号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

取付構造100によると、凹面107内に頭部105を圧入することで、シリンダヘッド102にエンジンカバー108を取り付けることができる。また、凹面107内から頭部105を抜き出すことで、シリンダヘッド102からエンジンカバー108を取り外すことができる。

【0006】

ところで、凹部材106の凹面107と外面111との間には、隙間110が介在している。隙間110を設けると、凸部材101を凹部材106に圧入する際、凹面107が広がりやすくなる。したがって、圧入抵抗が小さくなる。しかしながら、隙間110を設けると、凹部材106の凹面107を囲う部位の肉厚が薄くなってしまう。このため、エンジンカバー108取り付け作業時において、頭部105が、凹部材106の凹面107を囲う部位を、突き破るおそれがある。

【0007】

また、圧入抵抗の小ささから、エンジンカバー108取り付け後において、エンジン駆動振動などにより、頭部105が凹面107から抜けやすくなる。すなわち、凸部材101が凹部材106から抜けやすくなる。言い換えると、エンジンカバー108が脱落しやすくなる。

【0008】

また、エンジンカバー108取り付け後において、隙間110は、頭部105の揺動代として作用する。すなわち、頭部105は、隙間110の分だけ、相対的に揺動することができる。このため、エンジン駆動振動などにより、エンジンカバー108が、シリンダヘッド102に対してがたつくおそれがある。

## 【0009】

そこで、特許文献2には、凸部材の頭部をエンジンカバー表面側に突出させた状態で、エンジンカバーをシリンドラブロックに取り付ける取付構造が紹介されている。図6に、同文献記載の取付構造の断面図を示す。なお、図5と対応する部位については同じ符号で示す。エンジンカバー108には、取付孔112が開設されている。取付孔112の内周側には、ゴムリング113が嵌挿されている。凸部材101は、シリンドラブロック114表面に立設されている。凸部材101は、ゴムリング113の内周側に圧入されている。頭部105は、エンジンカバー108表面側に突出している。頸部104には、ゴムリング113内周面が圧接している。

## 【0010】

特許文献2に記載の取付構造100によると、頸部104は、頸部104と取付孔112との間で圧縮されたゴムリング113により、締め付けられている。このため、エンジンカバー108取り付け後において、頸部104つまり凸部材101がゴムリング113から抜けにくい。すなわち、エンジンカバー108が脱落しにくい。また、エンジン駆動振動によるエンジンカバー108のがたつきも小さい。すなわち制振性が高い。

## 【0011】

しかしながら、特許文献2に記載の取付構造100によると、頭部105がエンジンカバー108表面側に突出している。このため、見栄えが悪い。また、上記、凸部材101の抜けにくさ、制振性の高さは、ゴムリング113の肉厚に依存している。すなわち、ゴムリング113の肉厚が薄い場合、取付孔112内周面と頸部104外周面との間で、ゴムリング113が過剰に湾曲してしまう。このため、ゴムリング113から頸部104に加わる圧接力が小さくなってしまう。

## 【0012】

本発明のエンジンカバーの取付構造は、上記課題に鑑みて完成されたものである。したがって、本発明は、耐久性が高く、エンジンカバーが脱落しにくく、制振性が高く、見栄えがよいエンジンカバーの取付構造を提供することを目的とする。

## 【課題を解決するための手段】

## 【0013】

(1) 上記課題を解決するため、本発明のエンジンカバーの取付構造は、エンジン側部材の表面から突設され、頸部と、該頸部よりも大径の頭部と、を持つ凸部材と、エンジンカバーの裏側において該凸部材と対向して配置された取付座の取付孔に係止される外周面小径部と、該外周面小径部の内周側において圧入された該凸部材の該頭部を抜け止めする圧入通路と、該圧入通路の奥端と連通し圧入された該凸部材の該頭部を保持する保持空間を区画する凹面と、を持つ凹部材と、を備えてなるエンジンカバーの取付構造であって、前記凹部材において、少なくとも前記凹面を囲う部位は、中実に形成されており、前記頭部は、圧入位置において、前記取付孔よりも、前記エンジンカバー裏面に近接して配置され、該取付孔内径をD1、該頭部外径をD2、前記外周面小径部外径をD3、前記圧入通路内径をD4、として、 $D1 < D2 + (D3 - D4)$ であることを特徴とする。ここで、D4は、凸部材圧入前の圧入通路の内径である。

## 【0014】

つまり、本発明の取付構造は、凹部材の、少なくとも凹面を囲う部位を中実に形成するものである。つまり、少なくとも前出図5における隙間110を埋めるものである。本発明の取付構造によると、凹面を囲う部位の肉厚が厚くなる。したがって、エンジンカバー取り付け作業時において、頭部が、凹面を囲う部位を、突き破るおそれが小さい。すなわち、耐久性が高い。

## 【0015】

また、凹面を囲う部位の肉厚が厚いため、エンジンカバー取り付け後において、凸部材が凹部材から抜けにくい。したがって、エンジンカバーが脱落しにくい。また、凹面の周囲が中実に形成されており前出図5の隙間110に相当するような隙間が無い。このため、エンジンカバー取り付け後において、このような隙間に起因する頭部の振動が無い。

したがって、エンジン駆動振動などにより、エンジンカバーがたつくおそれがある。つまり、制振性が高い。また、エンジンカバー取り付け後において、エンジンカバー表面側に頭部が突出しない。このため、意匠的にも見栄えがよい。

#### 【0016】

また、本発明の取付構造によると、頭部は、圧入位置において、取付孔よりも、エンジンカバー裏面に近接して配置されている。並びに、 $D_1 < D_2 + (D_3 - D_4)$  に設定されている。このため、圧入通路を頭部が通過する際、取付孔により頭部が規制される。すなわち、締め代が発生する。この点においても、本発明の取付構造によると、エンジンカバー取り付け後において、凸部材が凹部材から抜けにくい。

#### 【0017】

好ましくは、圧入率 (%) =  $(D_2 - (D_1 - (D_3 - D_4))) / (D_3 - D_4) \times 100$  を、2%以上35%以下に設定する方がよい。ここで、圧入率2%以上が好ましいのは、2%未満の場合、各部材の寸法ばらつきを考慮した場合、凸部材の頭部外径と頸部外径との寸法差が規定値の際、圧入通路内径と頸部外径との寸法差が相対的に大きいということになり、凸部材と凹部材とのがたつきを抑制する機能が弱くなるからである。また、凸部材が凹部材から抜けやすくなるからである。

#### 【0018】

一方、圧入率35%以下が好ましいのは、35%を超える場合、凸部材を凹部材に挿入する際に、多大な荷重が必要となり、エンジンカバーの取付けが困難になるからである。

#### 【0019】

好ましくは、肉厚率 (%) =  $(D_3 - D_4) / (2 \times D_2) \times 100$  を、40%以上80%以下に設定する方がよい。ここで、肉厚率40%以上が好ましいのは、40%未満の場合、頸部と圧入通路内面とが径方向で干渉する際、急激に荷重が上がってしまうため、位置精度や振動に対する余裕が無くなるからである。

#### 【0020】

一方、肉厚率80%以下が好ましいのは、80%を超える場合、上記と反対に荷重が上がらないため、がたつきが抑制しにくいからである。

#### 【0021】

(2) 好ましくは、前記凹面を囲う部位には、前記凸部材の圧入により圧縮される空気を前記保持空間から外部に逃がすリーク孔が穿設されている構成とする方がよい。凸部材を凹部材に圧入する際、凹部材内において逃げ場の無い空気が、保持空間に圧縮される。この圧縮された空気は、凸部材の圧入抵抗として作用する。

#### 【0022】

そこで、本構成の凹部材の凹面を囲う部位には、リーク孔が穿設されている。リーク孔は、保持空間と凹部材外部とを連通している。このため、本構成によると、保持空間において圧縮された空気を、リーク孔を介して、外部に逃がすことができる。したがって、凸部材圧入時における圧入抵抗が小さくなる。

#### 【0023】

(3) 好ましくは、前記凹部材における前記圧入通路の手前側には、該凹部材に対して前記凸部材を斜めに圧入できるように、該凸部材の圧入方向に沿って尖るテーパ面が連なっている構成とする方がよい。

#### 【0024】

エンジンカバーとエンジン側部材との位置関係によっては、複数の凸部の軸線が互いに平行に配置されていない場合がある。この場合、任意の凸部材の軸線と凹部材の軸線とが交差してしまう。この場合であっても、本構成によると、テーパ面が形成されている分だけ、凸部材を凹部材に対し斜めに圧入することができる。このため、本構成によると、複数車種間において、取付構造を共用化することができる。したがって、大量生産により、取付構造の製造コスト削減を図ることができる。

#### 【発明の効果】

#### 【0025】

本発明によると、耐久性が高く、エンジンカバーが脱落しにくく、制振性が高く、見栄えがよいエンジンカバーの取付構造を提供することができる。

**【発明を実施するための最良の形態】**

**【0026】**

以下、本発明のエンジンカバーの取付構造の実施の形態について説明する。

**【0027】**

**<第一実施形態>**

まず、本実施形態の取付構造の構成について説明する。図1に、本実施形態の取付構造の断面図を示す。また、図2に、図1において上方に配置された取付構造1の分解図を示す。

**【0028】**

図に示すように、取付構造1は、ブラケット8とエンジンカバー9との間に配置されている。また、取付構造1は、上下方向に離間して、合計四つ配置されている。四つの取付構造1は、それぞれ同じ構成を有している。したがって、ここでは上方に配置された二つの取付構造1のうち一方の取付構造1について説明する。

**【0029】**

ブラケット8は、本発明のエンジン側部材に含まれる。ブラケット8は、金属製であって湾曲板状を呈している。ブラケット8は、シリンダブロック（図略）に固定されている。ブラケット8には、上下四つの螺着孔80が穿設されている。

**【0030】**

エンジンカバー9は、樹脂製であって浅いトレイ状を呈している。エンジンカバー9の裏面からは、上下四つの取付座90が突設されている。取付座90は、上面が開いた箱状を呈している。取付座90の先端壁には、上方に開口する鍵穴状の取付孔91が形成されている。

**【0031】**

取付構造1は、凸部材2と凹部材3とを備えている。凸部材2は、金属製であってボルト状を呈している。凸部材2は、頸部20と頭部21とネジ部22とを備えている。ネジ部22は、ブラケット8の螺着孔80に、ブラケット8表面側から挿入されている。ネジ部22には、ナット23が螺着されている。この螺着により、凸部材2はブラケット8表面側に突設されている。頭部21は、凸部材2の先端を形成している。頭部21は、球状を呈している。頭部21の根本側には、円柱状の頸部20が延在している。頭部21の最大径は、頸部20の径よりも大きく設定されている。すなわち、頭部21は頸部20よりも大径である。

**【0032】**

凹部材3は、ゴム製であって、一端が開口する円筒状つまりカップ状を呈している。凹部材3は、凹面30とリーグ孔31と開口32と圧入通路33と外周面小径部34とを備えている。外周面小径部34は、凹部材3の外周面に形成されている。外周面小径部34が、前記取付孔91に圧入されることにより、凹部材3は前記取付座90に係止されている。

**【0033】**

開口32は、凹部材3のブラケット8側の端面に形成されている。開口32は、すり鉢状を呈している。圧入通路33は、円柱状であって、開口32の奥方向に区画されている。圧入通路33には、前記頸部20が収容されている。凹面30は、裏球面状を呈している。凹面30により区画される球空間300は、圧入通路33の奥方向に区画されている。球空間300は、本発明の保持空間に含まれる。すなわち、凹部材3のブラケット8側の端面から奥方向に向かって、開口32→圧入通路33→球空間300の順に連通している。球空間300には、前記頭部21が収容されている。頭部21は、凹面30により締め付けられている。リーグ孔31の入口は、凹面30に開口している。リーグ孔31の出口は、外面35に開口している。リーグ孔31により、球空間300と外部とは連通している。

## 【0034】

次に、凸部材を凹部材に圧入する際の動きについて説明する。取付孔91内径（本発明のD1）は $\phi 15\text{ mm}$ （公差±0.1mm）に、頭部21外径（本発明のD2）は $\phi 8\text{ mm}$ （公差±0.3mm）に、外周面小径部34外径（本発明のD3）は $\phi 15.5\text{ mm}$ （公差±0.4mm）に、凸部材2圧入前の圧入通路33内径（本発明のD4）は $\phi 7\text{ mm}$ （公差±0.5mm）に、それぞれ設定されている。

## 【0035】

すなわち、D1（=15mm）< D2 + (D3 - D4) (=16.5mm) に設定されている（公差除く）。また、頭部21は、圧入位置において、取付孔91よりも、エンジンカバー9裏面に近接して配置されている。したがって、頭部21は、圧入通路33を通過する際、取付孔91の孔縁により規制される。すなわち、締め代が発生する。圧入通路33通過後において、頭部21はこの締め代から開放される。そして、頭部21は、球空間300に収容され、凹面30により締め付けられるとともに、圧入通路33により抜け止めされる。並びに、頸部20は圧入通路33に収容される。

## 【0036】

また、圧入時においては、凸部材2の頭部21が、開口32、圧入通路33を順に通過する。頭部21が通過するにつれ、開口32内、圧入通路33内の空気は、球空間300に追いやられる。この空気は、リーク孔31を介して、外部に放出される。

## 【0037】

次に、本実施形態の取付構造1の効果について説明する。本実施形態の取付構造1によると、凹部材3の凹面30を囲う部位が中実に形成されている。具体的には、凹面30から外面35までの間が中実に形成されている。したがって、凹面30を囲う部位の肉厚が厚い。このため、エンジンカバー9取り付け作業時において、頭部21が、凹面30を囲う部位を、突き破るおそれがない。すなわち、耐久性が高い。

## 【0038】

また、凹面30を囲う部位の肉厚が厚いため、エンジンカバー9取り付け後において、凸部材2が凹部材3から抜けにくい。したがって、エンジンカバー9が脱落しにくい。また、凹面30を囲う部位が中実に形成されており凹面30の周囲に隙間（前出図5、隙間110参照）が無い。したがって、エンジン駆動振動などにより、エンジンカバー9ががたつくおそれがない。つまり、制振性が高い。また、エンジンカバー9取り付け後において、エンジンカバー9表面側に頭部が突出しない。このため、意匠的にも見栄えがよい。

## 【0039】

また、本実施形態の取付構造1によると、凹部材3の凹面30を囲う部位にリーク孔31が穿設されている。このため、球空間300において圧縮された空気を、リーク孔31を介して、外部に逃がすことができる。したがって、凸部材2圧入時における圧入抵抗が小さい。

## 【0040】

また、本実施形態の取付構造1によると、頭部21が凹面30により締め付けられている。この点においても、エンジンカバー9取り付け後において、凸部材2が凹部材3から抜けにくい。また、本実施形態の取付構造1によると、開口32がすり鉢状を呈している。このため、凸部材2圧入時の位置合わせが容易である。

## 【0041】

また、本実施形態の取付構造1によると、前述したように、 $D1 < D2 + (D3 - D4)$  に設定されている。また、頭部21は、圧入位置において、取付孔91よりも、エンジンカバー9裏面に近接して配置されている。このため、圧入通路33を頭部21が通過する際、取付孔91により頭部21が規制される。すなわち、締め代が発生する。このため、一旦球空間300に保持された頭部21が、圧入通路33を通過して開口32から脱落するおそれがない。この点においても、本実施形態の取付構造1によると、エンジンカバー9取り付け後において、凸部材2が凹部材3から抜けにくい。

## 【0042】

また、本実施形態の取付構造1によると、圧入率は約17.6%に設定されている（公差除く）。また、肉厚率は約53.1%に設定されている（公差除く）。このため、圧入荷重が適当となり、エンジンカバーのがたつきを小さく抑えることができる。

## 【0043】

## &lt;第二実施形態&gt;

本実施形態と第一実施形態との相違点は、凹部材における圧入通路の手前側に、テーパ面が形成されている点である。したがって、ここでは相違点についてのみ説明する。

## 【0044】

図3に、本実施形態のエンジンカバーの取付構造の断面図を示す。図4に、図3中円A内の拡大図を示す。なお、これらの図において、図1と対応する部位については同じ符号で示す。

## 【0045】

図3に示すように、ブラケット8には二つの凸部材2が止着されている。二つの凸部材2は、平行に配置されていない。すなわち、二つの凸部材2は、互いの軸線が交わるように配置されている。図4に示すように、凹部材3の開口32と圧入通路33との間には、テーパ面36が形成されている。テーパ面36は、凸部材2圧入方向に沿って尖る椀状を呈している。

## 【0046】

本実施形態の取付構造1は、第一実施形態の取付構造と同様の効果を有する。また、本実施形態の取付構造1によると、テーパ面36が形成されている範囲内において、凸部材2と凹部材3との干渉を防止することができる。したがって、上記範囲内であれば、凹部材3の軸線aと凸部材2の軸線bとが同軸上に配置されていない場合であっても、凸部材2を凹部材3に圧入することができる。つまり、凸部材2を凹部材3に、斜めに圧入することができる。

## 【0047】

## &lt;その他&gt;

以上、本発明の実施の形態について説明した。しかしながら、実施の形態は上記形態に特に限定されるものではない。当業者が行いうる種々の変形的形態、改良的形態で実施することも可能である。例えば、上記実施形態においては、凸部材2をブラケット8に配置したが、シリンダブロック、シリンダヘッドなどに配置してもよい。また、リーグ孔31は配置しなくてもよい。

## 【0048】

また、上記D1、D2、D3、D4を、上記不等式に合致する範囲内で、適宜変更してもよい。これらの値を変更することにより、頭部21の揺動の度合いを調整することができる。

## 【0049】

また、上記第二実施形態におけるテーパ面36の傾斜角度θ（凹部材3の軸線aを基準としたテーパ面36の開き角度）も特に限定しない。傾斜角度が小さいと凸部材2の許容圧入角度が狭くなる。また、傾斜角度が大きいと凸部材2の許容圧入角度が広くなるものの、頭部21が球空間300に入りにくくなる。これらの事情を考慮した上で、テーパ面36の傾斜角度を決定すればよい。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0050】

【図1】第一実施形態のエンジンカバーの取付構造の断面図である。

【図2】図1において上方に配置された取付構造の分解図である。

【図3】第二実施形態のエンジンカバーの取付構造の断面図である。

【図4】図3中円A内の拡大図である。

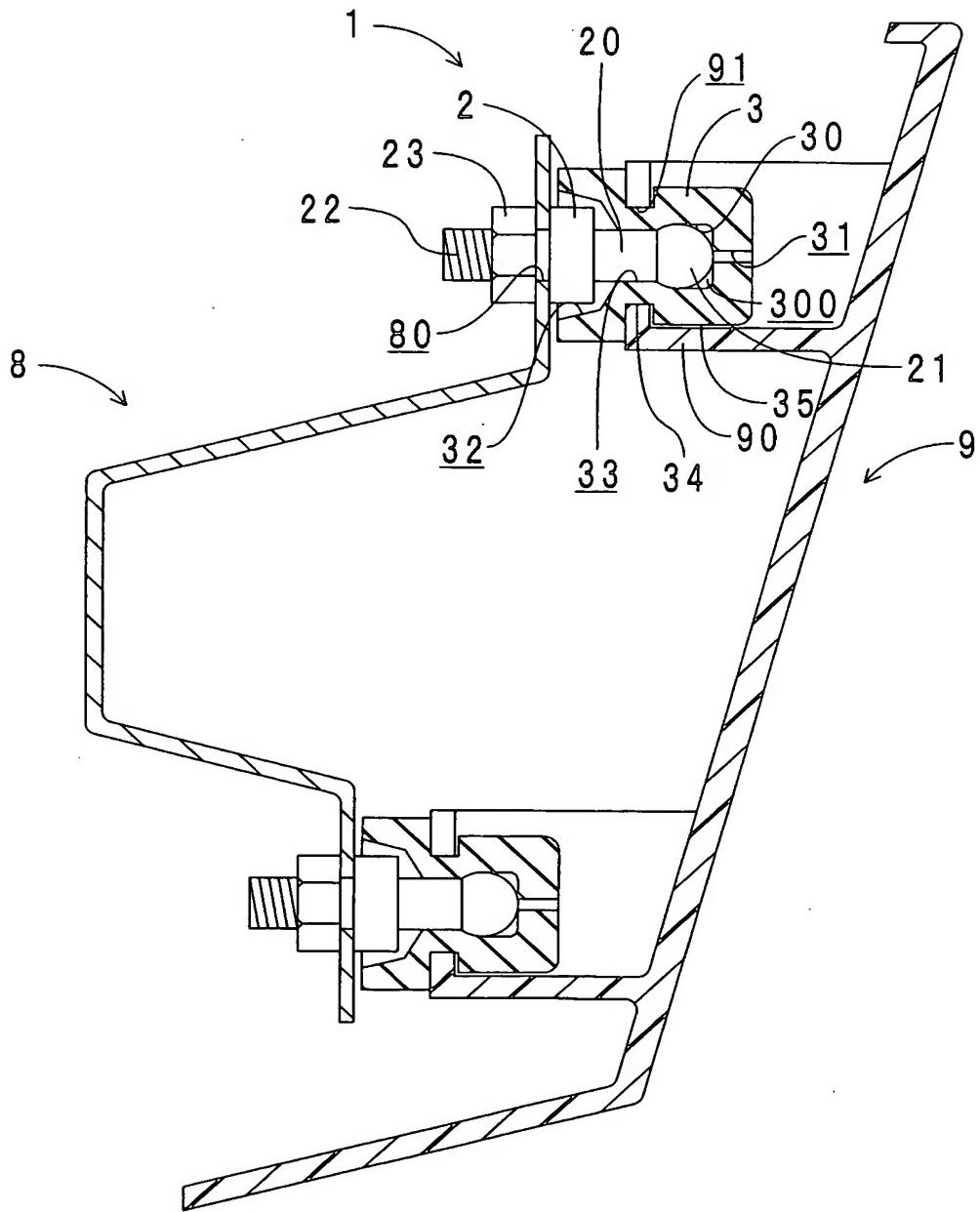
【図5】従来のエンジンカバーの取付構造の断面図である。

【図6】従来のエンジンカバーの取付構造の断面図である。

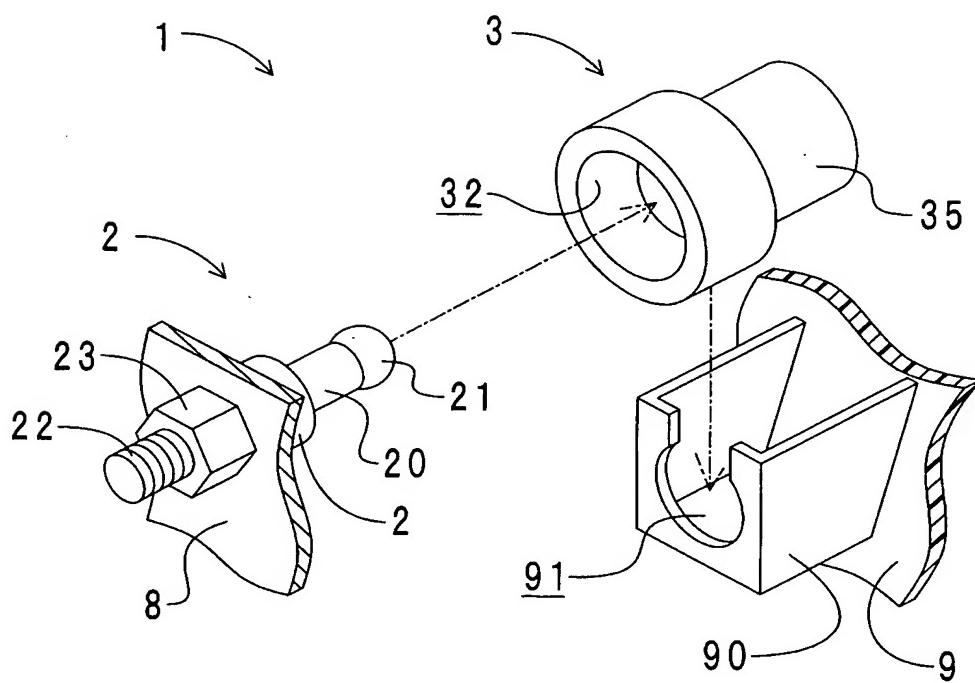
**【符号の説明】****【0051】**

1：取付構造、2：凸部材、20：頸部、21：頭部、22：ネジ部、23：ナット、  
3：凹部材、30：凹面、300：球空間（保持空間）、31：リーク孔、32：開口、  
33：圧入通路、34：外周面小径部、35：外面、36：テーパ面、8：ブラケット（  
エンジン側部材）、80：螺着孔、9：エンジンカバー、90：取付座、91：取付孔。

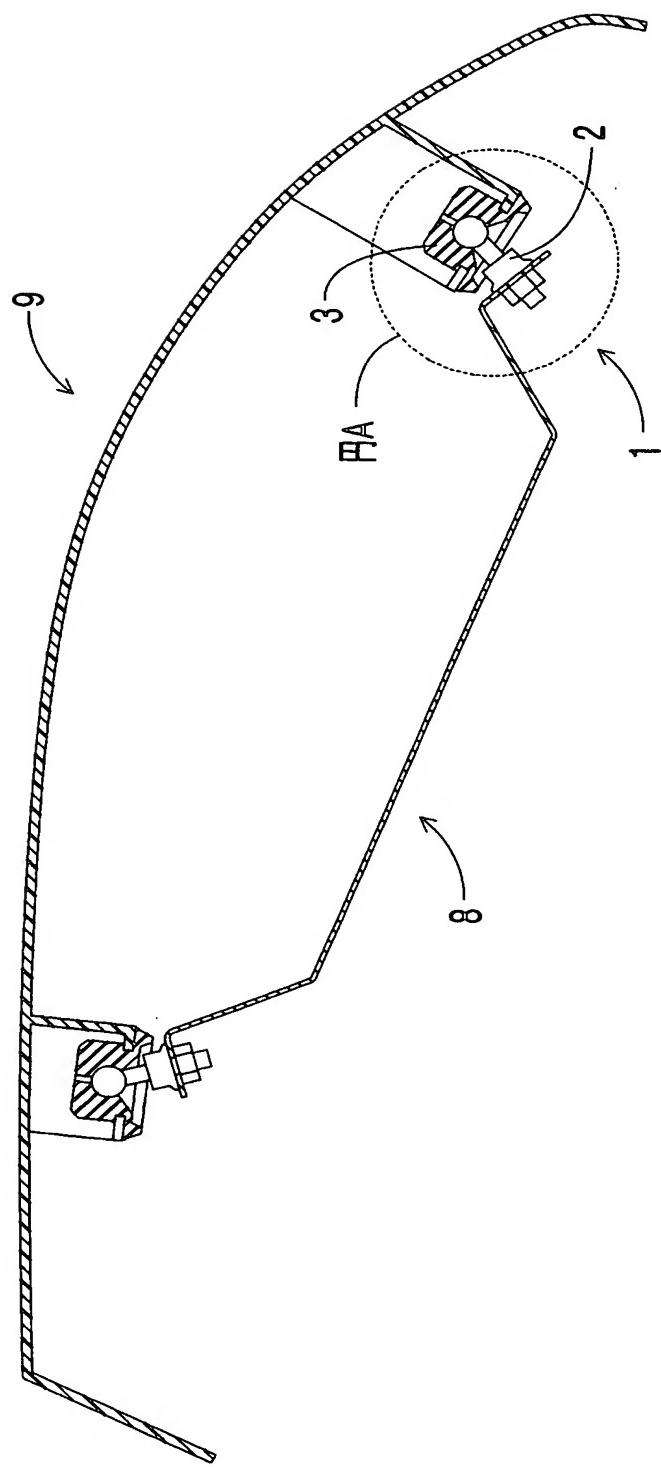
【書類名】 図面  
【図 1】



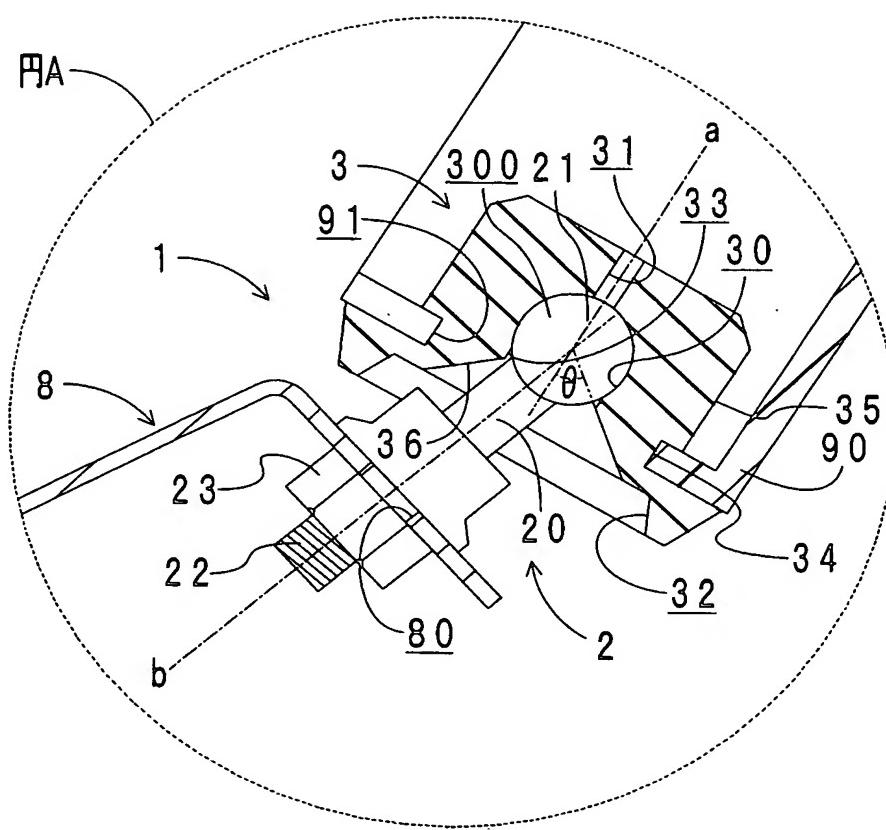
【図2】



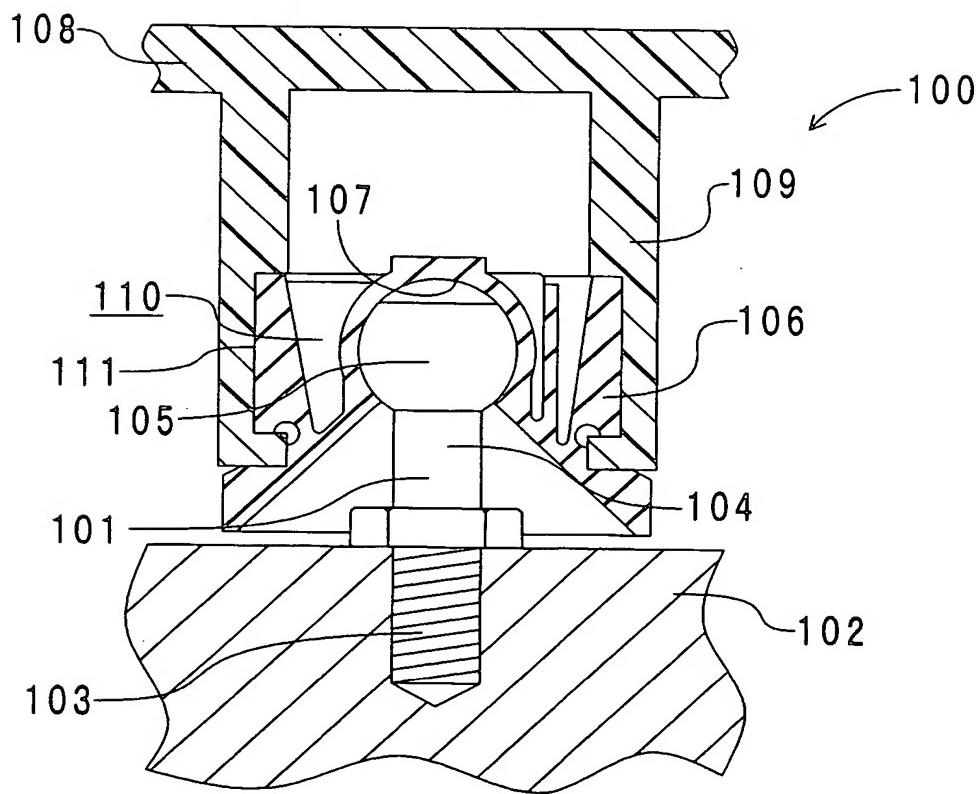
【図3】



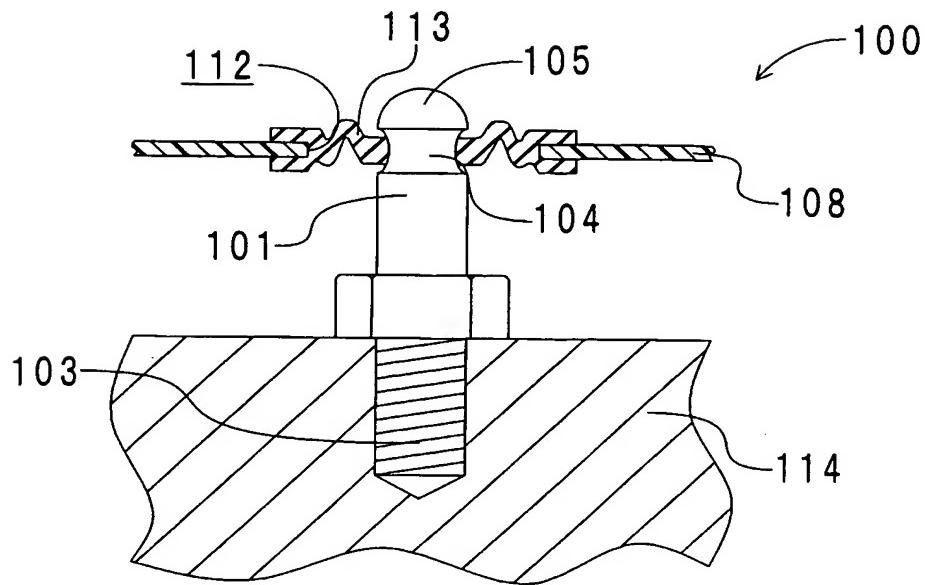
【図4】



【図5】



【図 6】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】 耐久性が高く、エンジンカバーが脱落しにくく、制振性が高く、見栄えがよいエンジンカバーの取付構造を提供することを課題とする。

【解決手段】 エンジンカバーの取付構造1は、頸部20と、頸部20よりも大径の頭部21と、を持つ凸部材2と、凸部材2と対向して配置された取付座90の取付孔91に係止される外周面小径部34と、外周面小径部34の内周側において圧入された凸部材2の頭部21を抜け止めする圧入通路33と、圧入通路33の奥端と連通し圧入された凸部材2の頭部21を保持する保持空間300を区画する凹面30と、を持つ凹部材3と、を備える。凹部材3において少なくとも凹面30を囲う部位は、中実に形成されている。頭部21は、取付孔91よりも、エンジンカバー9裏面に近接して配置されている。取付孔91内径D1 < 頸部21外径D2 + (外周面小径部34外径D3 - 圧入通路33内径D4)となっている。

【選択図】 図1

## 認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2003-419779
受付番号	50302078198
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成 15 年 12 月 22 日

## &lt;認定情報・付加情報&gt;

## 【特許出願人】

【識別番号】 000241463

【住所又は居所】 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑 1 番地

【氏名又は名称】 豊田合成株式会社

## 【代理人】

【識別番号】 100081776

【住所又は居所】 愛知県名古屋市中村区名駅 3 丁目 2 番 5 号 共立  
特許事務所

【氏名又は名称】 大川 宏

特願 2003-419779

出願人履歴情報

識別番号 [000241463]

1. 変更年月日 1990年 8月 9日

[変更理由] 新規登録

住所 愛知県西春日井郡春日町大字落合字長畑1番地  
氏名 豊田合成株式会社